☛ *Prosimy przy zamowieniach powoływać się na nasze pismo.* ☚

Rok IV. Dnia 1. lipca 1898. Nr. 13.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.

„KOŁO"

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

511 wiorst
trzynastoletniego turysty.

(Ciąg dalszy).

Po dłuższem poszukiwaniu odnaleźliśmy jedyny tak zwany hotel Janiszewskiego posiadający aż... 2 numery gościnne! i — obadwa zajęte. Na szczęście gospodarstwo odstąpili nam swego pokoju, w którym ulokowawszy się z maszynami, spożyliśmy obiad, doprowadzili ubranie do porządku i zaraz wyruszyliśmy obejrzeć miejscowość i zakład hydropatyczny, o którym często słyszałem.

Nowe miasto jest osadą, położoną w guberni piotrkowskiej, powiecie rawskim nad rzeką Pilicą. Osada nie wielka, brudna, zabudowana małymi drewnianymi domkami, posiada jednak dwa spore i ładne kościoły. Parafialny ładnej struktury i klasztor księży Kapucynów. W obydwóch żadnych ciekawych pamiątek nie zauważyliśmy.

W klasztorze księży Kapucynów jest obecnie 10 zakonników, z których jeden wstąpił do zakonu dopiero w r. z., jak nas bowiem objaśniono za jego właśnie staraniem w r. z. w klasztorze tym przywrócony został nowicyat. Podobno był to pan bardzo zamożny, liczący lat 43. Rozdzielił majątek pomiędzy krewnych, część przekazał na klasztor i wstąpił do zakonu. Zapewne też dzięki jego ofiarności kościół i zabudowania klasztorne tak zewnątrz jak i wewnątrz odnowione są gruntownie i utrzymane we wzorowej czystości, zwracającej tem bardziej uwagę, że dokoła razi niechlujstwo i zaniedbanie.

Zakład hydropatyczny znajduje się w parku na stoku pagórka, na którym zbudowana jest osada. Do parku tego, ciągnącego się do samego brzegu rzeki Pilicy, wchodzi się obok kościoła parafialnego. Drewniane budynki zakładowe jako też i park nie odznaczają się zbytnią troskliwością o nęcący wygląd. Tatuś spotkał tu znajomego, pana S. z Warszawy, który przybył na kuracyę i w którego towarzystwie cały czas przyjemnie spędzaliśmy, zna on bowiem dobrze całą miejscowość, wszędzie nas oprowadził i wszystko pokazał. Od niego też dowiedzieliśmy się, że kuracjuszów jest niewielu w zakładzie, że opieka lekarska jest bardzo troskliwa, że kuchnia prowadzona jest przez zarząd zakładu, że jedzenie jest smaczne, dobre i t. d.

Trafiliśmy właśnie na dzień widowiska teatralnego jakiejś wędrownej trupy. Afisze ręcznie pisane, ze słabą umiejętnością kaligrafji, a jeszcze słabszą znajomością ortografji, zapowiadały coś 3 czy 4 sztuki dramatyczne, których tytułów już nie pamiętam. Z ciekawości jak podobne przedstawienie się odbywa, na prośbę moją Tatuś chciał już kupić bilety, lecz gdy na skutek propozycyi p. S. obejrzeliśmy miejsce spektaklu i zobaczyli ściany drewniane z prześwitującemi szparami, siedzenia z desek, kinkiety do świec, porobione z kawałków drzewa, poniszczone, odrapane, koślawo pozawieszane kulisy, chęć podziwiania artyzmu prowincjonal-

nego znikła w nas bezpowrotnie. Z tem wszystkiem jednak, widzieliśmy dosyć chałatowych gości z niecierpliwością wyczekujących rozpoczęcia widowiska.

Na wycieczkę razem z nami miał jechać także i p. W., kolega klubowy Tatusia. Osobiste interesa nie pozwoliły mu wyruszyć razem z nami, zawiadomił więc w przeddzień wyjazdu, że wyjedzie z Warszawy dopiero po południu, i że dogoni nas w Nowem Mieście. Pod wieczór więc wyruszyliśmy spory kawałek drogi na jego spotkanie, lecz daremnie, bo nie doczekaliśmy się go wcale. Nazajutrz w niedzielę, 11. lipca, po bardzo smacznie przespanej nocy, zaszliśmy do zakładu na śniadanie. Przybyliśmy za wcześnie, ruchu nie było jeszcze żadnego i dopiero w jakie pół godziny zaczęli pokazywać się kuracyusze. Wkrótce też zagrała muzyka wojskowa, wykonawszy na wstępie pobożną pieśń „Kiedy ranne wstają zorze“, a następnie różne inne popularne w Warszawie utwory.

Pożegnawszy się z p. S. i pomodliwszy się w kościele OO. Kapucynów, wyruszyliśmy w dalszą drogę przez Odrzywół i Drzewicę do m. Opoczna.

Zaraz za Nowem Miastem droga prowadzi obok wspaniałego parku niegdyś hr. Tyszkiewiczów i przez spory most na Pilicy. Gdy się przejedzie most ów, prześliczny przedstawia się widok na Nowe Miasto, rozłożone na pagórku i obramowane pięknym krajobrazem, szosa zaś z obu stron tak gęsto obsadzona jest drzewami, że kilka wiorst jedzie się literalnie jakby szpalerem ogrodowym. Chociaż więc szosa nieszczególna jechaliśmy z przyjemnością i nadspodziewanie rychło ujrzeli sławetny Odrzywół, odległy od Nowego Miasta zaledwie o wiorst 12 a pomimo tego znajdujący się już w innej gubernii, bo nie w piotrkowskiej, lecz radomskiej.

Osada to jeszcze nędzniejsza od innych, które przejeżdżaliśmy. Na skraju przy wjeździe znajduje się kościół parafialny, z zewnątrz dość okazały, lecz za to wewnątrz tak ubożuchny, jakiego nie spotkaliśmy nigdzie, nawet we wsiach Pamiątek niema w nim żadnych, ołtarze skromniutkie nad wyraz, a sufit podbity deskami, nie pomalowanemi ani pobielanemi nawet. Nie zatrzymując się dłużej, pomimo gęstego deszczyku, jaki padać zaczął, przystrojeni w nieprzemakalne pelerynki z kapturami na głowie, ku niemałej uciesze całej bandy niedorosłych synów Israela pomknęliśmy dalej.

Deszcz i błoto dodawało energii, chyżo też posuwaliśmy się naprzód i o godz. 10-tej z rana, byliśmy już w Drzewicy, przebywszy nowych wiorst 10. Po długich termedjach z żydkami, którzy wskazywali nam, jako miejsce odpoczynku, to jeden, to drugi szynk lub zajazd żydowski, dopytaliśmy się nareszcie do miejscowego rzeźnika - wędliniarza, zwanego po miejscowemu „masarzem“. Tu rezgościliśmy się w arcyskromnej jego siedzibie. Do czasu zaś zanim przygotowane zostanie śniadanie, poszliśmy oglądać osadę. Położenie jej nad rzeczką Drzewiczką o dość szerokiem korycie. jest niezwykle malownicze. Jest to dzisiaj posiadłość, stanowiąca własność barona Artura Rejskiego, niegdyś zaś stanowiła dziedzictwo Drzewickich herbu Ciołek. Posiada ładny murowany kościółek, oryginalny z tego względu, że ma wieżę w rodzaju baszty zamkowej okrągłej. Świątynia ta zbudowana w 1315 r., mieści w sobie dwa stare nagrobki dawnych właścicieli miasta, w postaci płyt kamiennych z wyobrażeniem figur w płaskorzeźbie wmurowanych w ścianę Na jednym z nich widnieje rok 1604. Oprócz kościoła, Drzewica posiada także ruiny dawnego zamku obronnego. Znajdują się one po drugiej stronie rzeczki na półwysepce, z trzech stron oblanej wodą. Ruiny te bardzo piękne i we wzorowym utrzymane porządku. Tuż obok nich znajduje się dworek właściciela majętności, otoczony prześlicznym kwiatowym ogrodem, doprowadzonym do samych ścian zamku. W zamku tym przed laty kilkudziesięciu mieścił się podobno klasztor żeński, zniszczony przez pożar. Z tej też zapewne racji ruiny, zwłaszcza w górnej kondygnacji, nie mają tak starożytnego wyglądu, jakiemi są w rzeczywistości

(C. d. n.).



Sport kolarski
na wystawie jubileuszowej we Wiedniu.

napisał
WACŁAW KRZEPOWSKI.

(Ciąg dalszy).

Srodek pawilonu zajmuje muzeum kolarskie, t. j. chronologiczne zestawienie kół od początku rozwoju sportu kolarskiego. Ciekawy i charakterystyczny ten zbiór zwraca ogólną uwagę zwiedzających wystawę. Stoi tu około trzydzieści kół ustawionych w porządku według mechanicznego ich rozwoju, a oprócz nich różne przybory do kół jak latarki, dzwonki, siodełka itp., niektóre oryginalnych kształtów. Z politowaniem i uśmiechem na ustach spogląda dzisiejszy cyklista na te karykatury kół z niedawnej jeszcze przeszłości.

Naocznie widzimy tu, jak się szybko rozwinęła i udoskonaliła budowa kół, a przytem jak koła obecnie zostały udoskonalone, tak pod względem praktycznym, jak mechanicznym. Początek stanowią koła drewniane, na których jeździec za pomocą odbijania się nogami od ziemi posuwał się naprzód; są to koła bezkształtne, wyciosane z drzewa i ciężkie. Następne konstrukcye stopniowo postępują i prawie na każdem dalszem kole widoczne są różne nowe próby mechaników. Tu napotyka się też koła wysokie, służące dziś tylko do jazdy sztucznej, które stosunkowo dłuższym cieszyły się żywotem; jedno z nich ma kolosalne rozmiary. Wreszcie następują modele kół, poruszanych za pomocą przenośni i o gumach pneumatycznych, a jako rezultat ostatnich pomysłów mechanicznych na polu budowy kół, koło o przenośni bezłańcuchowej i koła zastosowane do celów wojskowych i sanitarnych.

Kiedy pierwsze bicykle w Angli zaczęto budować, nikt może w ówczas nie myślał, do jakiego znaczenia dojdzie w niedługim czasie samo koło i przemysł kolarski, uważano, że jest to tylko nowy przyjemny przedmiot ku zabawie ludzi zamożnych i nie myślano nad tem, czyby nie można tego stalowego rumaka wyzyskać dla praktycznych celów społeczeństwa. Pomysłowi jednak Amerykanie pierwsi zaraz od początku uważali jazdę

na kole nietylko jako sport, lecz jako praktyczny i tani środek komunikacyjny dla niższych warstw ludności. Za tym przykładem powoli utorował sobie bicykl drogę w Europie, przemysł fabryczny kół szybko się rozwinął i dziś można powiedzieć, że w przemyśle tym jest przeszło 150 milionów złotych w obrocie. Używanie koła rozpowszechnia się pomiędzy wszystkiemi warstwami społeczeństwa i nawet wciska się w nieucywilizowany wschód. Wyszydzony ten wehikuł zdobył swoje prawa i uznanie, a przyznać to muszą nawet przeciwnicy jazdy na kole.

Dziś mamy już koła w sużbie wojskowej, gdzie potworzono całe oddziały kolarskie; koło takie wyrobu fabryki państwowej w Steyr oglądamy na wystawie. Na kole tem znajduje pomieszczenie karabin i amunicya a w potrzebie można koło rozłożyć i umieścić obok tornistry na plecach. W wojsku oddziały kolarskie służą do służby wywiadowczej, lub dla zajęcia szybko korzystnych pozycyi dla piechoty.

Następnie widzimy koło, które nadaje się do służby sanitarnej w wojsku, jakoteż dla straży pożarnych, towarzystw ratunkowych i innych zakładów humanitarnych. Jest to ostatnia zdobycz praktyczna na polu kolarstwa, pomysł fabrycznej firmy kół H. Gläser (patent Kolbaba-Gläser) w Wiedniu (I. Kulmgasse 30 -34). Próby zastosowania koła tego, robione przy końcu roku zeszłego w obecności osób kompetentnych wykazały rezultat zadowalający. W niespełna jednej minucie daje się koło rozłożyć i zamienić na nosze sanitarne o dwóch kołach, na których można chorego bez wstrząśnienia przewieźć na miejsce przeznaczenia. Koło z całem urządzeniem waży tylko 24 klg. a może dźwignąć ciężar 150 klg. We Wiedniu wózek sanitarny jest już w użyciu praktycznem i powoli zdaje się rozpowszechni się.

Po obu stronach muzeum kół mieszczą się wystawy kilku fabryk kół austryackich i zagranicznych. Pierwszeństwo wyrobów austryackich należy się fabryce Joh Pucha & Comp. „Styria“ w Gracu i firmie Brömer-Elmerhausen & Reich zastępującej austr. fabryki broni w Steyr.

Wyroby pierwszej fabryki kół znane są powszechnie, szczególnie na torach wyścigowych; fabryka ta bowiem utrzymuje swoim kosztem wielu wyścigowców jak n. p. Gergera, Büchnera, Seidla, Fi-

Co i owo.

Doczekaliśmy się nareszcie zniesienia opieki policyjnej. Obecnie najważniejsza wiadomość, która wysoce rozradowała serca cyklistów naszych. Pozostało tylko jedno złe, które przez usunięcie tych rozporządzeń spotęguje się do niemożliwości. Mam tu na myśli tych popisowców, którzy nigdy słupów rogatkowych ani kilometrowych nie widzieli, mimo że nie pierwszy rok nazywają się cyklistami, a których całem zadaniem, przejechanie jaknajwiększą ilość razy przez ulice Trzeciego Maja, Karola Ludwika, Akademicką, a popołudniu i wieczorem popisywanie się rozmaitemi „sztukami“ przed licznie zebraną publicznością, na placu powystawowym. Coby dali za takie jedno widowisko rysownicy z „Fliegende Blätter“? Ileżby im dostarczyły tematów widoki tych wspaniałych postaci żydków i nie żydków starających się zachwycić spacerujących laików. Nie zawsze biegłość w sztuce artystycznej jazdy dopisuje, a wówczas nie zważając na względy estetyczne, spada artysta-kolarz w smutnej pozycyi na twardą matkę ziemię, czem wywołuje śmiech i naigrawanie widzów. Nie zraża go to jednak, zazwyczaj sam śmieje się ze swego upadku. O tyle jest sportowcem. — Inna rzecz w Odessie. Tam jeździec, gdy podczas wyścigów przyjdzie ostatni, a publiczność go wyśmiewa, on jak wściekły rzuca się z maszyną na trybuny, a tylko nadzorcy toru przemocą wstrzymują go, i zamykają w szatniach póki nie ostygnie. Jest to fakt, który miał miejsce na ostatnich wyścigach torowych w Odessie, a bohaterem był znany wyścigowiec moskal Butyłkin. W ogóle odescy wyścigowcy nie mają nic wspólnego z zasadami ludzkiemi, a biada obcym cyklistom, którzy chcą z nimi na torach rosyjskich startować.

Bo o ile w obec publiczności — jeżeli ta z którym nie sympatyzuje — zachowują się brutalnie, to potęgują swoje szlachetne zapały ku obcym wyścigowcom, którzy mogliby im nagrody pozabierać. Ofiarą tych zasad sportowych padł zeszłego roku p. Mańkowski, w tym zaś roku

schera i wielu innych, którzy zalety i wytrzymałość kół tych na torach europejskich reklamują. Wymienić tu muszę czterosiedzeniowy model, czerwono emaliowany, widocznie silnej budowy, oprócz tego zaś kilkanaście innych modeli ładnych kół męskich i damskich.

Ładnie przedstawia się wystawa popularnej fabryki „Waffenfabrik“. Cztery rogi zdobią stożkowe piramidy ułożone z łańcuchów, a środek zajmuje model gipsowy toru własnego w Praterze. Fabryka wypełnia jeszcze większą przestrzeń wystawową samodzielnie w rotundzie w oddziale komunikacyjnym, gdzie oprócz licznych karabinów i innej broni wojskowej są też koła wystawione.

Następnie znajduje się wystawa kół firmy The Premier Cycle Company Limited, której fabryki znajdują się Coventry, w Doos, w Chebie w Czechach, w Niemczech i Francyi. W handlu koła te znane są pod nazwą „Helical-Premier“ a fabryczna produkcya roczna wynosi około 60,000 kół. Rury kół tych są śrubowo kręcone, zwane „Helical“ i mają wielką wytrzymałość.

Jedyna w Monarchi naszej fabryka kół bezłańcuchowych firmy Benedict Albl & Comp. w Gracu przysłała kilka modeli własnego wyrobu, zwanych „Grazioza-Chainless“, gdzie przenoszenie siły obrotowej pedałów odbywa się za pomocą stożkowatego wieńca zębatego w dalszym ciągu na koło tylne. Cała ta konstrukcya okryta jest odpowiedniem pudłem ochronnem, które chroni od wciskania się piasku i kurzu między zęby; maszynę wystarcza co trzy miesiące smarować waseliną. W praktycznem użyciu koła te funkcyonują lekko i spokojnie, ujemną stroną tej konstrukcyi jest tylko: że koła takie nie wytrzymują dłuższej podróży, bo się zęby ścierają, a jakiekolwiek zboczenie w zębach stożkowych powoduje już nieprawidłowe funkcyonowanie i czyni wprost maszynę do nie użycia, czego przy kołach łańcuchowych można uniknąć.

(C. d. n.)



p. Wyhowski z Warszawy. W Odessie umyślne przewrócenie jeźdźca z maszyny lub podziurawienie pneumatyków, nazywa się „sztuczką lub fortelem“! Sądzę, że po doświadczeniach pp. Mańkowskiego i Wyhowskiego, nie odważą się więcej nasi wyścigowcy w Odessie startować. Przypomina mi się mimowoli serdeczny p. Leżański, gdy podczas ostatnich wyścigów krajowych we Lwowie skakał z radości, gdy mu po biegu ofiarowano „bukiet z polnych kwiatów“ i paczkę pierników. Jakże niżej od niego stoi taki rosyjski mistrz Butyłkin!

Na torze naszym wre życie jak nigdy dotąd. Łaskawe nieba nie żałują pogody, to też co dzień wieczorem kilkunastu jeźdźców trenuje się zawzięcie, według zasad, które w „Kole“ z wiosną br. drukowano. I już teraz przekonać się można, że racyonalny trening, do wspaniałych skutków doprowadzić może, że silna wola i posłuszeństwo więcej zrobią, jak narzekanie na zawodowców. Wprawdzie dużo jeszcze pracy się zużyje, nim do zrównania ze zagranicznymi wyścigowcami dojdziemy, możemy jednak śmiało twierdzić, że przy pilnej pracy, osiągniemy ten cel, o którym od lat kilku mówimy tylko.

Wyścigowcy zagraniczni są już w pełnej formie, i gdy u nas otwarto tor, oni już brali udział w wyścigach. Z austryackich jeźdźców pierwsze miejsce zajmuje Bruno Büchner z Gracu. Po nim bez znacznych różnic następują Heller, Lurion, Reininger, Seidl, Dietrich, Ortner, z amatorów Schneeweiss. Czesi mają Vodilka, Kosinę, którzy tego roku biorą udział w wyścigach zagranicznych, lecz ze słabymi wynikami. Z węgierskich wymienić należy Wieganda i Rottenbilera.

W Niemczech prym wodzi Arend z Hanoweru, za nim Huber z Monachium, Lehr, Suchecki, Heiman, Kanamüller, Verheyen, Robl, Mündner. Najlepszych wyścigowców posiada Francya, w jeźdźcach takich jak Paweł Bourrillon, Morin, Jaquelin, Nosam, Huret, Rivierre, Bouhours.

Anglia podupadła. Stocks przestał jeździć, Tom Linton i Michael wyjechali do Ameryki. Pozostał Chinn, Barden, Chase, ci jednak wobec wymienionych francuzów, przedstawiają drugą klasę.

Sławni w zeszłym roku Jaap Eden i Protin, zaangażowani zostali do Ameryki.

Wielka lwowska nagroda.

W ciągu dalszym złożono na Wielką lwowską nagrodę:

Stefan Kossak	3	korony
Szeliga Łyszkiewicz . .	2	„
Gensbauer	6	„
Dietrich	2	„
Reininger	2	„
Wondraczek	2	„
t. j. kwota	17	kor.
z poprzednią kwotą	360	„
Razem	377	kor.

Dalsze składki przyjmuje nasza Redakcya i ogłaszać będzie ich rezultaty w każdym numerze „Koła“.



Wyścigi międzynarodowe cyklistów

na torze Lwowskiego Klubu Cyklistów (400 m.)

W niedzielę dnia 26. czerwca 1898 roku.

I. Wyścig główny na rowerach, 1609 m., 80, 50 i 30 koron, 3 przedbiegi. Rezultat: 1. Jehliczka, Praga 5:30$^1/_5$, 2. Reininger, Wiedeń 5:30$^2/_5$, 3. Wiegand, Peszt 5:30$^4/_5$.

II. Wyścig główny na tandemach, 10.000 m., 40 30 i 20 kor. Za każdorazowe przejechanie taśmy pierwszej parze po 3 korony. 1. Czerny-Vondrich, Praga 14:36$^2/_5$. 2. Scharrer-Jarosch, Praga 15:00, 3. Dietrich-Kopf, Wiedeń, Praga 15:00$^1/_5$. Czerny-Vondrich przejechali taśmę jako pierwsi 14 razy. Scharrer-Jarosch i Dietrich-Kopf po 5 razy.

III. Wyścig galicyjski na rowerach 7600 m. Z prowadzeniem. Medale: złoty wielki, mały i srebrny wielki. 1. Krupski, Lwów T. K. W. 13:04$^4/_5$, 2. Komoniewski, Lwów L. K. C. 13:20, 3. Łazowski, Lwów L. K. C. o pół okrążenia za drugim.

Po Francuzach następują Włosi, najlepszy Momo, Singrossi, Potecchi niezrównana para tandemistów Pasini-Tomaselli.

Szwajcarya ma jednego Championa, ucznia Warbourtona, który dzielnie broni sławy swego kraju. W Królestwie Polskiem, ma Warszawa najlepszych jeźdźców a to, Wyhowski, Benet, Osiński, M. Barański i znakomici tandemiści bracia Brühlowie.

W Łodzi siły wyścigowe dopiero się wyrabiają, i daleko im jeszcze do Warszawiaków.

A w Galicyi? Tak jak przemysł, handel i w ogóle całe życie społeczne stoją o lat kilka za zagranicą, tak i sport wyścigowy. We Lwowie zaczynają pracować. Wyrabia się Komoniewski, Krupski, Mańkowski, Friedrich, Gustowicz, Czużak, ale to dopiero początek pracy.

Kraków za to śpi, jak nigdy dotąd. Minęły czasy Ritterszilda, Wójcikiewicza, Tucha, Mitschki. Cokolwiek ruszają się młodzi jeźdźcy ale to absolutnie za mało. Na prowincyi cisza grobowa. Kostelecki z Tarnowa, zaniechał zupełnie sportu wyścigowego, Pawulski z Przemyśla w żadnych znaczniejszych wyścigach tegorocznych nie brał udziału.

Za to panie nasze garną się chciwie do jazdy na kole, a magazyny sportowe nie mogą podołać zamówieniom. Lecz dziwna rzecz. Gdy już rozpasane francuzki, kokieteryjne niemki, zarzuciły suknię jako strój narażający ich wstydliwość, szczególnie podczas wiatru na szwank, a ubierają szerokie szarawary, i wygodne bluzki, panie nasze ani myślą o tem, widocznie zadowolone, gdy swawolny zefirek odkrywa rozmaite brabanckie i krajowego wyrobu koronki, co w wysokim stopniu niemoralnie działa na naszą młodzież. Sądzę jednakże, że gdy jazda pań na kole będzie uważaną jako sport dla zdrowia i przyjemności użyteczny, a nie jako gałęź mody, to wówczas i nieodpowiedni ze wszelkich względów dzisiejszy strój, cyklistek w nny się przemieni.

Lwowskie towarzystwa kolarskie urządzają częste wycieczki w okolice, jednak zgodnym chórem wszyscy narzekają na okropny stan dróg, a podczas jazdy śpiewają wyjątek z psalmu cyklisty: „Porównaj Boże góry z dolinami“, i t. d.

L. Mękol.

IV. Wyścig gości na rowerach, 2000 m., 50, 30 i 20 koron. 2 przedbiegi: Rezultat: 1. Jehliczka, Praga 3:36$^1/_5$, 2. Reininger, Wiedeń 3:37, 3. Wiegand, Peszt 3:37$^1/_5$.

V. Wyścig z wyrównaniem na tandemach, 1609 m. 60, 40 i 20 kor. Scratch jadą Czerny - Vondrich. 1. Krupski - Gustowicz, Lwów (130 m.) 1:59$^3|_5$, 2. Dietrich-Kopf Wiedeń, Praga (90 m.) 2:03$^4|_5$, 3. Domiczek Komoniewski, Lwów (160 m.) 2 08$^4|_5$

VI. Wyścig z wyrównaniem na rowerach, 1000 m. 50, 30 i 20 kor. Reininger scratch. 1. Scharrer, Praga (40 m) 1:20, 2. Meth, Wiedeń (70 m.) 1:21, 3. Januszewicz, Warszawa (60 m.) i Dietrich, Wiedeń (20 m.) martwy bieg 1:22$^1|_5$.

VII. Wyścig z wyrównaniem na maszynach różnorodnych, 3000 m. 60, 40 i 20 kor. Vondrich-Czerny scratch. 1. Jehliczka-Scharrer, Praga (50 m.) 4 03$^1|_5$, 2, Czerny-Vondrzich, Praga 4:04$^2|_5$, 3. Dietrich-Kopf, Wiedeń, Praga (80 m.) 4:04$^4|_5$.

VIII. Próba rekordu na 400 m. na tandemie jadą Czerny-Vondrzich, Praga. Czas uzyskany 0:26$^4|_5$.

IX. Wyścig pocieszenia, 2000 m. 40, 25 i 15 koron. Startuje pięciu 1 Hoffmann, Peszt 4:56$^1|_5$, 2. Barański, Warszawa 4:58$^4|_5$, 3. Mańkowski, Lwów 4:59.

Na protest o najechanie wniesiony przez Mańkowskiego, zdyskwalifikował Sąd Kolendę, który był trzecim.

Komisya sportowa L. K. C.



KORESPONDENCYE.

Sambor 24. maja 1898.

Oddział kolarzy tut. Sokoła dotąd nie wiele dawał o sobie znaku życia na zewnątrz, to też i niemożliwem to było z powodu nader szczupłej garstki naszych członków. Dość powiedzieć, że na 11 członków zaledwie kilku posiadało własne koła a i z tych tylko 3 lub 4 częściej dawali się widzieć na kołach w naszem mieście. Zabraliśmy się więc do pracy, nad rozwojem sportu kołowego, przedewszystkiem zaś nad pomnożeniem liczby członków naszego oddziału, a to przez otwarcie stałej szkoły jazdy na kole i w tym celu zakupiliśmy dwa koła do nauki damskie i męskie. Po wielu trudach i zachętach, jak zwykle koniecznych dla naszego społeczeństwa, udało się nam przygarnąć do naszej szkoły dość pokaźną liczbę uczni i uczennic, korzystało bowiem z nauki naszej w roku 1897 z górą 30 uczni i 6 uczennic, gdy w roku 1896 zaledwie mieliśmy 10 uczni.

Oddział nasz liczył z początkiem r. 1897, 11 członków, dziś cyfra ta wzrosła do 24 i mamy nadzieję, że wktrótce znaczniej się ona podniesie, bo coraz więcej przybywa uczni, których oddział nasz pozyska niebawem na swych członków.

Zarząd oddziału składa się z 6 członków a mianowicie: Dra Waligórskiego Czesława jako przewodniczącego, Bukowczyka Mieczysława jako zastępcy przew. i gospodarza Kasprzyckiego Stanisława jako sekretarza i skarbnika, tudzież zastępców: Bielańskiego Jana, Mandla Salomona i Snopka Emila. Kierownikiem szkoły jazdy jest Stan. Kasprzycki, jego zaś zastępcą Bielawski. Kapitanem jazdy Emil Snopek.

Przy ładnej pogodzie roją się u nas ulice od naszych kolarzy, urządzamy prawie codziennie gromadne wycieczki do pobliskich wsi i miasteczek — prócz tego snuje się tu mnóstwo dzikich. Zaznaczyć musimy, że jest tu spora liczba rzemieślników i przemysłowców, którzy jeżdżą na kołach dla celów swych codziennych zajęć ślusarz, stolarz, murarz, kupiec i t. d. mając w różnych punktach miasta lub sąsiednich wioskach swoje interesa, załatwiają je jeżdżąc na kołach.

Do powiększenia ruchu kołowego w naszem mieście przyczyniła się nie mało lwowska firma Pp. Gustowicza i Sp. sprzedając tutejszym kolarzom, za pośrednictwem naszego oddziału, znakomite koła z fabryki Dürkoppa po cenach niskich i pod bardzo przystępnymi warunkami w nabywaniu tychże na raty. Dotychczasowi nabywcy są z maszyn tych pod każdym względem bardzo zadowoleni, dlatego możemy je polecić każdemu, kto chce mieć dobrą, lekką, elegancką a tanią maszynę.

St. Kasprzycki.

Łódź, w czerwcu.

(Sprawozdanie z wyścigu).

Dnia 30. z. m. odbyły się pierwsze wyścigi Ł. T. C. na torze przy górnym Rynku. Pomimo złej pogody publiczności było sporo.

I. Bieg, 1000 m. Startowało 4 1. A. Giles, 2. R. Fremel, 3. L. Hoberman. O trzecie miejsce walczył A. Henszke (Ł. T. C.), lecz z powodu upadku biegu nie dokończył.

II. Bieg, 2000 m. dla amatorów, startowało 6., 1. Benet, dobry 2. A. Holsztajn, 3. Szpecht.

III. Bieg, 2000 m. dla amatorów i zawodowców, norma 3 min. 30 sek. Nagrody fr. 60, 70 i 30. Przybyli 1. St. Wyhowski (W. T. C.), 2. Benet (W. T. C.), 3. Dziunio (pseud., amat., niest.). W biegu tym Benet zajechał Dziuniowi drogę, z czego powstał protest, a ponieważ jeźdźcy nie przybyli w oznaczonej normie, przyznano Wyhowskiemu drugą nadrodę, a Dziuniowi jako amatorowi odpowiedni żeton.

IV. Bieg, 2500 m. na multipletach, dla amatorów, norma 4 min. 10 sek. Stanęli u mety 1 triplet warszawskiej osady S. Barański-Benet-Nemo, 2 triplet łódzki z osadą Rob. Boehmer-Holsztajn-Günter, 3 tandem łódzki braci Giles.

V. Bieg klubowy, 2500 m dla członków Ł. T. C. amatorów, norma 4 min. 40 sek., 1. Rob. Boehmer, 2. Władysław Bogucki, 3. Krüger.

Po 30-minutowej pauzie nastąpił bieg VI. główny, 10 000 m. dostępny dla amatorów i zawodowców. Nagrody fr. 100, 60 i 40. Do mety przybyli 1. St. Wyhowski, 2. Magador, 3. Miecz. Barański wszyscy trzej zawodowcy, członkowie W. T. C. Oprócz wymienionych nagród otrzymał każdy nagrodę za prowadzenie t. j. po 3 fr. za każde przebycie mety pierwszym, mianowicie: Magador 9 razy, Barański 8 razy a Wyhowski 3 razy.

VII. Bieg z wyrównaniem, 5000 m. dla amatorów. Z miejsca jechali Benet, A. Holsztajn i K. Szpecht. Wyrównania dostali Nemo 10 m, A. Giles 30 m., W. Bogucki 40 m., W. Bzdok 50 m, Krüger 50 m., Dołęga, Moszkowski i S. Gajewski po 60 m., K. Damsz 200 m., K. Borkenhagen 300 m. i L. Hohermann 410 m. W szalonem tempie stanął pierwszy u mety Benet, mając tuż za sobą Szpechta, a trzeci przybył p. Bogucki.

VIII. Bieg multipletów, 5000 m. dla amatorów i zawodowców. Nagrody fr. 100, 60 i 40. Startowały 2 triplety i 3 tandemy. Dwa tandemy wycofały się z biegu. U mety stanął pierwszy tryplet warszawski braci Barańskich z Magadorem, 2. tryplet łódzki Boehmer-Dziunio-Szpecht, dla tandemu warszawskiego Wyhowski-Benet zostało tedy trzecie miejsce.

Łódź, 15. czerwca 1898.

Projektowana przez członków zamiejscowych W. T. C. majówka na dzień 12. czerwca w lasku Rudy Pabijanickiej udała się wybornie. Już o godzinie 6-tej z rana widzieliśmy jej inicyatorów uwijających się po ulicach miasta i czyniących odpowiednie przygotowania lub spieszących do ogrodników w celu udekorowania swego stalowego rumaka. Na g. 12. naznaczone było zebranie cyklistów u jednego z członków p. Drozdowskiego, skąd wyruszyli cykliści i cyklistki z ul. Zawadzkiej przez Piotrkowską na plac Szpitalny, gdzie był plac zborny wycieczki i gdzie czekały na gości drabiniaste umajone wozy. Po skonfrontowaniu biletów i rozdaniu kokardek, podano sygnał do odjazdu. Pyszny to był widok, kiedy kawalkada złożona z dziesięciu wozów, mnóstwa dorożek i ekwipaży, poprzedzana przez cyklistki i cyklistów wyjechała na szosę. Przybyliśmy do lasu o godz. 2½ i rozpoczęli zabawę polonezem przy dźwiękach orkiestry pod batutą p. Chodkowskiego. Zabawa zaczęła się na dobre, urozmaicana śpiewem garstki Lutnistów, pieszymi wyścigami, walką na rapiry i gimnastyką. Do urozmaicenia zabawy przyczynili się również p. Freidenreich kapitan zgierskich cyklistów wypowiadając świetnie wiersze „Myśliwi“, p. Zaborski czł. zam. W. T. C, który przebrawszy się w dziadowskie łachmany zaśpiewał wybornie kuplety własnego układu o podupadłym cykliście przygrywając sobie na skrzypcach, p. Krzyżanowski, który wypowiedział bez zarzutu monolog. pt. Klub cyklistów wyzn. mojżeszowego na Grzybowie. Pyszne też były produkcye p. Weinkranza jako atlety i jonglera. Ze zmrokiem zapalono lampiony i bawiono się ochoczo do późna w noc. Była to pierwsza zabawa urządzona przez członków W. T. C. zamieszkałych w Łodzi i udała się stanowczo wyśmienicie, zgromadzając przeszło

350 osób inteligencyi naszego miasta. Aby upamiętnić tak świetną zabawę p. Wilkoszewski fotografował w 2 grupach; najpierw płeć piękną a było jej tam moc i prawdziwie pięknej — tak, że w ekstazie zapomniałem o ukrywającym się pod rękawiczką węźle małżeńskim i zacząłem robić na dobre perskie oko, a dopiero spotkanie się ze wzrokiem mej połowicy, przyprowadziło mnie do opamiętania. Następnie fotografowano płeć przystojną. O godz. 1-szej w nocy rozbawione towarzystwo z dobremi wrażeniami powróciło do Łodzi.

Róbcie nadal tak druhowie —
Pokazujcie co umiecie,
Gdy się o tem macierz dowie
Większe prawa dostaniecie.

Dunin.

Wiedeń, 24. czerwca 1898.

W tydzień po wyścigach, o których donosiłem w ostatnich korespondencyach, dnia 19. b. m. odbyły się nadprogramowe wyścigi na torze w Praterze. Wyścigowcy sami zgłosili się z ochotą do nowych wyścigów, to też w biegach udział brali prawie ci wszyscy, którzy stawali w zawody o nagrodę „Derby“. Naturalnie pierwsze nagrody wziął znowu francuz Bourrillon, ale musiał dnia tego pięć razy stawać w zawody — w poprzednich bowiem wyścigach podczas dwóch dni widzieliśmy go zaledwie cztery razy na torze resztę czasu spędzał na torze ubrany w eleganckim kostjumie sportowym z cygarem w ustach i wesoło bawił się w gronie znajomych, bo tak łatwo zarobione na naiwnych wiedeńczykach dwa tysiące zł miał już pewne w kieszeni. Nowość po raz pierwszy zaprowadzona na torze wyścigowym, o czem poniżej obszerniej wspominam. zmusiła też panów wyścigowców do natężenia swoich muszkułów.

Rezultat wyścigów był następujący: „Serien-Handicap“ nadrodę pierwszą 100 koron w biegu roztrzygającym zdobył Bourrillon (o), drugą Singrossi (20), trzecią Momo (o); — „Internationales Hauptfahren“ przedbiegi, międzybiegi i rozstrzygający bieg, nagrodę pierwszą 500 koron znowu wziął Bourrillon, 2. Leclercq 3. Singrossi 4. Momo — w „Matchu Lurion — Reininger wyszedł zwycięsko Lurion; — „Prämienfahren“ na 5000 m. pierwszy w ostatniem okrążeniu był De Becker (7:33), nagroda 50 koron, a w poprzednich orążeniach po 10 koron wzięli naprzemian inni; — „Tandemfahren“, 2000 m., nagrody 150, 100 i 50 koron, pierwsi belgijczycy De Becker-Leclercq, drudzy włosi Lanfranchi-Max, 3. niemcy Reininger-Lusum. Oprócz tych biegów były jeszcze „Herrenfahren-Tandemmatsch“ i bieg pocieszenia. Przez cały czas wyścigów rosił drobny deszczyk — mimo tego publiczności było wiele, kryte bowiem trybuny chronią widzów od deszczu.

Długi czas łamano sobie głowy jak pokonać, tak zwany „Bummel“, który wyścigowcy dotychczas na torach uprawiali; jazda ich była w pierwszych okrążeniach czasem igraszką, jechano bardzo wolno i robiono różne sztuczki kolarskie, mimo tego, że publiczność niezadowolona z takiej jazdy gwizdaniem i piskiem przyjmowała cyylistów — dopiero w ostaniem okrążeniu rozpoczynano właściwy wyścig. Redakcya sportu N. W. Tagblattu podała projekt, który rozwiązuje znakomicie tę kwestyę, jak to widzieliśmy w praktycznem zastosowaniu podczas ostatnich wyścigów. Mianowicie zaprowadzono w przedbiegach premie po 10 koron temu, który pierwszy w okręženiu przejdzie markę 250 m. (tor wiedeński jest 500 m. dł.) w czasie nie przekraczającym 48 sekund. To spowodowało, że tak zwani statyści, którzy nie mają nadzieji dostać się do następnych biegów, tylko do biegu pocieszenia, starają sobie w ten sposób coś zarobić i rozpoczynają zaraz od startu szybko jechać, naturalnie mistrzowie zmuszeni są też z nimi tempo zatrzymać — a publiczność ma bardzo zajmujące biegi.

Wszystkie pisma sportowe za granicą wyrażają się o tej nowości pochlebnie i zdaje się wkrótce na wszystkich torach wyścigowych będzie ona zaprowadzoną.

W „Venedig in Wien“ od kilku dni rozpoczął swe występy Ritchie, oryginalny „Tramp-Cyclist“. Nie należy on do pierwszorzędnych mistrzów sztucznej jazdy na kole, ale oryginalny i obszarpany jego kostjum sportowy, jako wagabundy, a przytem komiczna jazda wywołuje wiele śmiechu — specyalistą jest on szczególnie w upadkach z koła. Używa on do swoich karkołomnych popisów koła „Cleveland“, które musi wiele wytrzymywać.

Polski klub cyklistów w Wiedniu dosyć ospale uprawia swój sport, w kilku małych wycieczkach brało udział zaledwie pięciu członków. Kilku gorliwych kolarzy

wyjechało z Wiednia, a inni tłómaczą się brakiem czasu, 1 cz wiecej tu wpływa ospałość i obojętność niektórych członków klubu. Jest to już charakterystyczne u wszystkich stowarzyszeń polskich w stolicy naddunajskiej; — założyciele klubu kolarskiego myśleli, że cykliści zrobią wyjątek, lecz niestety zawiedli się. Główna przyczyna — według mego mniemania w tem leży, że Polacy stale tu przebywający nie starają się skupiać w stowarzyszeniach, chętniej szukając rozrywek po za polskiem towarzystwem a na czasowo bawiących w Wiedniu wiele liczyć nie można.

W. Krzepowski Sekretarz P. K. C

Paryż 6. czerwca 1898.

Match Protin-Morin

Właściwy sezon wyścigowy w velodromach paryskich rozpoczął się od dorocznej uroczystości Bordeaux - Paris, a teraz ożywienie z dniem każdym widzieć się daje na torach, zjeżdżają się znani wszechświatowi wyścigowcy, aby w prawdziwie interesującvch matchach przedstawić się publiczności, która licznie pospiesza do velodromów, jeżeli na afiszach spotyka sławne nazwiska sportowe. I tak dnia 19 maja w święto ogłoszono w de la Seine match Protin-Morin, lecz brzydki deszcz, który od miesiąca stale towarzyszy zapasom sportowym i tym razem dużo zaszkodził zebraniu. Publiczności było bardzo mało, a szkoda, gdyż prócz innych biegów walka pomiędzy Protinem i Morinem zapowiadała się bardzo interesująco. Wszyscy spodziewali się po Protinie (Belgijczyk) rzeczy nadzwyczajnych, lecz podobno nigdy jeszcze jak dnia tego nie był tak źle usposobiony. Nie tłómaczy go nawet wypadek, jaki miał z nogą.

Match podzielono na dwie części:

Część I. 1000 m. Morin pobił Protina Czas: 2:45$^1/_5$. Walki nie było. Morin prowadził cały bieg, dopiero wysunął się na ostatnim łuku, Protin cały czas jechał za nim, a ponieważ przed metą miał przykry wypadek z nogą z powodu złamania się pedału, Morin sam biegu dokończył.

Część II 1500 m Morin również pobił Protina na 30 długości maszyny. Czas 2:53. Tym razem Protin prowadził; przy zakończeniu wysunął się naprzód a Morin jechał za nim. Przy wejściu na ostatni łuk, w chwili kiedy Protin podjechał w górę aż pod balustrady — Morin zsunąwszy się na sam brzeg bandy przejechał pierwszy metę Protin po prostu przybity był tym niespodziewanym zwrotem, tembardziej, że dotąd przyzwyczajony był do odnoszenia zwycięstw.

50 mil angielskich. (80 klm 450 m)

Lesna Champion-Huret.

50-milowej próbie w Parc des Princes dnia 22 maja towarzyszyło palące słońce, które po raz pierwszy tej wiosny wystąpiło z taką siłą. Było to złudzenie lata w całej pełni, to też velodrom przepełniony po prostu był publicznością.

U startu stanęło trzech przeciwników Lesna przezwany przez Paryżan „starym“ Huret „człowiek żelazny“, oraz Champion „dzieciak“ (gasse). Wszystkim trzem leaderowały tandemy elektryczne, jeden naftowy oraz Triplet Cabaillot Po wystrzale pistoletowem Lesna pierwszy się wysuwa i już jest przy swoim tandemie, Champion za nim, a Huret traci odrazu 100 metrów. Następnie Champion, który jest w wybornej formie, staje na czele i wkrótce obydwóch zostawia daleko po za sobą, tak, że po pięciu kilometrach zyskuje po jednem okrążeniu nad przeciwnikami. — 10 klm zrobił w 11:51$^2/_5$ (rekord Stocksa 11:2$^4/_5$ m.) mając zyskanych 400 m. na Lesinie i 900 m. na Hurecie. Dotąd wszyscy trzej przeciwnicy byli doskonale prowadzeni przez tandemy. W tem Huret, który zaczął odzyskiwać straconą pozycyę, zostaje porzucony przez swoich leaderów, zmuszony jest jechać sam trzy okrążenia co pozwala Championowi wyprzedzić go na 2 koła i zrobić 20 kół w 23.45$^4/_5$ (rekord Stocka 22:11$^3/_5$), mając półtora okrążenia nad Lesną i trzy okrążenia i trzy czwarte nad Huretem

Ten ostatni mając za sobą sympatyę publiczności zachęcany jej okrzykami, gorliwie zaczął pracować, lecz na nowo tandem go opuszcza, co jest początkiem zniechęcenia go zupełnie do dalszej walki. Ale w owej chwili i Championa spotkał ten sam wypadek, tak że i on zrobił sam dwa okrążenia; Lesnie pomagał wtedy triplet Cabaillot — 30 kilm. Champion w 30:36 (rekord Stocka 33:37$^2/_5$) 40 km. w 49:20$^2/_5$ (rekord Stocka 45:3$^1/_5$. Po 40 klm. Lesna wybornie prowadzony przez tandem naftowy rozpoczął walkę z Championem i była chwila, że miał nad nim przewagę, ale „gosse“ nie dał się poko-

nać a nawet znacznie go wyprzedził. Tymczasem Huret filozoficznie przypatrywał się temu z daleka; wtedy właśnie wystrzał pistoletowy oznajmił jedną godzinę zużytą na 48 km. 538 m. (rekord Stocka 52 klm. 491 m) Odtąd zwycięstwo Championa było widocznem. Lesna naturalnie ma miejsce drugie, co do Hureta, ten przestał egzystować. Kiedy Champion zrobił 60 klm. w 1:15:56 (rekord Palmera 1:9:34). Lesna walczył dalej zawzięcie — ale siły mu nie dopisywały. Champion nie pozwolił już sobie od tej chwili zagrażać, zakończył też bieg wspaniałym finishem, zostawiwszy Lesnę za sobą na dwa i pół okrążenia, zrobiwszy 80 km. w $1:42:24^4/_5$ (rekord Palmera $1:34:10^2/_5$, a 50 mil angielskich w $1:43:3^2/_5$ (rekord Palmera $1:34:45^4/_5$). Cały ten bieg byłby może przybrał zupełnie inny obrót, gdyż bądź co bądź Huret jest znakomitym rekordmanem, lecz złe leżało w elektrycznych tandemach, które przed biegiem sędziowie rozlosowali pomiędzy przeciwników. Maszyny te mają swoje dobre strony, być może, że obsługa ich składała się z ludzi, źle z niemi obznajmionych w każdym razie był to jeszcze jeden dowód lekceważenia ze strony przedsiębiorcy Desgrange'a, gdyż tylko Champion miał wyborną pomoc, której Huret był prawie zupełnie pozbawiony. Na zakończenie dodam, że Champion pomimo zwycięstwa nie był zbyt życzliwie przyjętym przez widzów.

Doroczne wyścigi o wielką nagrodę U. V. F. nie mają w tym sezonie szczęścia. Naznaczono je na dzień Zielonych Świąt, lecz odłożono z powodu niemożliwej pogody, wczoraj zaś dnia 5. czerwca obydwa welodromy nie były czynne, gdyż cały Paryż udał się na wyścigi konne, do Longchamps, asystować rozegraniu „Wielkiej nagrody miasta Paryża“, którą tego roku wziął koń Roi soleil br. Rothschilda. Baron Rothschild w dniu następnym całą wygraną 250.000 fr. ofiarował dla ubogich miasta Paryża.

Paryż 19. czerwca.

Zwycięstwo Cordanga.

Znany mi już z Londynu znakomity Cordang (Hollandczyk) przyjechał zbierać laury w Paryżu. W podróży tej towarzyszy mu cała falanga leadarów z kwintupletami firmy „Dunlop“ złożona z 35 osób.

Dnia 12. czerwca Cordang w Parc des Princes stanął do matchu z Huretem na 100 klm. Zaciekawienie z początku było olbrzymie między licznie zebraną publicznością, ale walka ta wkrótce przestała być interesującą, gdyż Huret prędko osłabł pozwolił się wyprzedzić kilkakrotnie, nareszcie zszedł z toru, tak, że Cordang sam dokończył prowadzony będąc poprostu wspaniale przez swoje kwintuplety, które zrobiły furorę na torze paryskim. Wogóle match ten przeszedł był spokojnie, czego nie można powiedzieć o drugiem zwycięstwie Cordanga, gdyż Francuzi nie lubią, aby obcy okazywali się lepszymi od ich ulubieńców, a właśnie Cordang 19 b. m. w velodromie de la Seine stanął do matchu 50-kilometrowego z Championem naujulubieńszym gossem“ Paryżan i pobił go z wielką łatwością, czem wzbudził ku sobie niechęć widzów, a zamiast spodziewanych oklasków, towarzyszyły mu od początku do końca matchu szalone gwizdania, pogróżki i nieparlamentarne epitety.

Lepiej zatem aby cudzoziemscy championi unikali zwycięstw w velodromach paryskich, gdyż tu tylko to jest uznawane za dobre co jest swoje, a sport niestety musi być międzynarodowym.

Cordang zatem świetnie jechał w swoich obydwu biegach: 100 klm. w $2:1:58^2/_5$ a 50 klm w 59:58.

Józef Zejdowski.

KRONIKA.

— Nie nadużywajcie dzwonka! Ludzi nerwowych, których dziś niestety tak wiele chodzi po tym padole, dzwięk dzwonka wielce drażni. Jadąc przez ulice miasta powoli i ostrożnie z łatwością można ominąć każdego przechodnia, a w danym razie ustnie poprosić o zrobienie miejsca.

— Na wielką nagrodę „niemiecką“ złożono w ciągu 2 tygodni blisko 6000 Marek. U nas składka taka trwa rok drugi a rezultat wykazuje dopiero 377 koron. Składki dalsze przyjmuje nasza Redakcya przypominamy to naszym szanownym czytelnikom.

— Wyścig drogowy cyklistów Stanisławowskich odbył się 26. czerwca na gościńcu prowadzącym do Jezupola: I. Bieg nowicyuszy 10 km. 1. Jakubek Alfred 34:15, 2. Burka Tomasz 36:00, 3. Zawirski Józef 41:00.

II. Bieg główny 14 km. 1. Kolessa Edward 30:15, 2. Gorecki Adam 49:00, 3. Macka N. 53:10.

III Bieg z wyrównaniem nie przyszedł do skutku z powodu nadzwyczaj silnego wiatru, który z powrotem od punktu zwrotnego, przy ciągłem wzniesieniu czynił jazdę prawie niemożliwą.

— Wyścig 60 klm. O. K. S. Krakowskiego zapowiedziany na 29. czerwca został odłożony, na niedzielę dnia 3. lipca, a to z powodu poświęcenia sztandaru Sokoła Podgórskiego. Zgłoszenia przyjmuje jak to w ostatnim numerze podano p Szczurkowski do dnia 1. b. m. włącznie.

Z Łodzi. Dnia 15. czerwca odbyło się posiedzenie komisyi balotującej członków zamiejscowych W. T. C. na którem uchwalono przyjąć na członków 10-ciu kandydatów, a to pp. Kuczyńskiego Włodzimierza, Urbanawskiego Józefa, Tojakowskiego Teodora, Podciechowskiego Stanisława, Rodkiewicza Czesława, Dietrycha Stanisława, Odubowskiego Wacława, Polowskiego Kazimierza, Cywińskiego Włodzimierza, Stamirowskiego Bronisława.

W dniu 10-go lipca b. r Łódzkie Towarzystwo cyklistów urządza drugie wyścigi w tym sezonie.

Członkowie zamiejscowi W. T. C. w Łodzi są jak poprzednio prześladowani przez anty-zamiejscowych. którzy myśląc „głośno", że w Łodzi niema konsula, ani konsulatu, nie chcą wierzyć w istnienie członków zam. W. T. C. Pomimo to, ci członkowie „nieistniejący" cieszą się zaufaniem i sympatją łódzkiej publiczności, co wykazała ostatnia majówka.

— W Wenecyi, gdzie warunki dla rozwoju sportu kołowego są wcale niekorzystne istnieje mimo tego od r. 1893 klub kolarski, liczący dziś około 500 członków.

— W Lipsku odbędzie się w czasie od 3.—9. listopada jarmark kolarski połączony z wystawą kół urządzony staraniem związku niemieckich handlarzy kół. Jako lokal wybrano ku temu obszerny gmach pałacu krzyształowego. Wszelkich informacyi zasięgać można u p. Artura Klarnera w Lipsku (Elisenstrasse 12.) zastępcy prezesa związku.

— W wyścigu dystansowym z Moskwy do Petersbuga 21. czerwca przybył pierwszy Czudow w 35:57, 2. Dziewoczko w 37:57.

— Wyścigi o wielką nagrodę miasta Paryża odbędą się w dniach 21., 28. i 31. lipca na torze miejskim w Vincennes. Organizacyę poruczono Związkowi prasy kolarskiej i Unii kolarskiej (U. V. F.). Rada miejska ofiarowała na w. nagrodę 10,000 fr.

— Acetylen jako środek na raka! Angielskie pisma medycznie donoszą, że karbid przyłożony do rany i wodą zwilżony leczy niezawodnie raka.

LITERATURA.

„Dla Cyklistów — Przewodnik po Galicyi ułożył i zestawił Kazimierz Hemerling, redaktor „Koła". Nakład księgarni Altenberga Lwów 1898. Do tego mapa inżyniera S. Kornmana"

Mamy przed sobą bardzo potrzebne i bardzo pożyteczne dla naszej braci kolarskiej wydawnictwo, którego tytuł zamieściliśmy w nagłówku, a które stanowi uzupełnienie do znanej już i bardzo starannie wykonanej mapy dróg Galicyi i Bukowiny (z znaczną częścią Węgier) inżyniera S. Kornmana.

Jakkolwiek już z góry zapowiedzieliśmy sobie, że musimy unikać wszelkich superlatywów, aby się nie spotkać z czerwonym ołówkiem redaktora, to jednak, choćby to miało urazić jego skromność, nie możemy się powstrzymać, aby nie złożyć Mu podziękowania za podjęcie tego wydawnictwa. Każdy, choćby cokolwiek obeznany z trudnościami, jakie się piętrzą na każdym kroku przy podobnem wydawnictwie, przyznać musi, że trzeba było tego zamiłowania i tego umiłowania rzeczy, jakie cechują redaktora od początku jego działalności na tem polu, aby — niezrażając się rozlicznemi przeszkodami — poświęcił kilkomiesięczną, bardzo żmudną pracę na zestawienie, chociaż tak niewielkiej a jednak tak użytecznej i wyczerpującej książeczki. Co prawda — wydawane już dawniej przez K. Hemerlinga kalendarze „Koła — dały Mu podstawę i materyał w części przynajmniej gotowy — cyfry jednak i objaśnienia, z któremi się w najnowszem wydawnictwie spotykamy, są wszędzie dokładnie sprawdzone, i (tylko z bardzo nielicznemi wyjątkami) najzupełniej pewne. Oprócz zatrzymania sprawdzonych cyfr z dawniejszych kalendarzy „Koła" cały zresztą układ Przewodnika" uległ gruntownej zmianie, a w nowej swojej szacie jest nierównie praktyczniejszym i bardziej przejrzystym jak w poprzednich rocznikach ponadto jeszcze poprzybywały w nim nowe gościńce, które dawniej nie istniały, a wyrugowano wszelkie omyłki jakie się przedtem zakradły.

Cały „Przewodnik" podzielono na 45 tur z dokładnem podaniem wybitniejszych miejscowości, przy których znajdujemy odsełacze do wszelkich rozgałęzień dróg i mniej znanych miejsco-

wości w całym kraju. Układ ten jak wspomniałem bardzo jasny i bardzo przejrzysty, najzupełniej odpowiada celowi, i niepomija ani jednej miejscowości, do której prowadzi droga, ktorą można się dostać na rowerze, a gdy dodamy, ze w osobnej rubryce znajduje się wszędzie oznaczenie stanu drogi i górzystości — to śmiało przyznać można, że jest to nie tylko prawdziwy „Przewodnik" po całym kraju, ale nadto jeden z najlepszych, jakie nam się kiedykolwiek widzieć zdarzyło. Gdy w końcu dodamy, że dla uzupełnienia i dokładnego przeglądu zamieścił nadto autor: 1) spis towarzystw kolarskich i niestowarzyszonych kolarzy, u których po drodze można zasięgnąć informacyi, 2) spis warstatów reparacyjnych, hoteli i restauracyi w danych miejscowościach, 3) przepisy kolejowe, 4) Wykaz tur i spis miejscowości podanych w „Przewodniku" z oznaczeniem strony, na której ich szukać należy, — tośmy już wyczerpali przedmiot i należy nam tylko gorąco zalecić wspomniany „Przewodnik" wszystkim kolarzom wybierającym się na dalsze wycieczki, a ułatwi on im i uprzyjemni drogę, dając wszędzie pewne informacye i możność obliczenia z góry dokładnego planu podróży,

Jarosław O. Pieniążek.

Ceny przewodnika z mapą na papierze 1 złr. 80 ct. z mapą naklejoną na płótnie 2 złr. 60 ct. Dla naszych prenumeratorów 1 złr. 50 ct. za pierwszą a 2 zł. 30 ct. za drugą. Zamawiać należy za pośrednictwem Administracyi „Koła".

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki, Bank krajowy.

Skarbnik: Ludwik Gedrus Eydziatowicz, ul. Matejki l. 8.

Redaktor wiadomości klubowych: Juliusz Reiner, ul. Kurkowa l. 5.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka.

Na kupno nagrody przechodniej do wyścigów „Derby Towarzystw zaprzyjaźnionych", które się odbędą w Warszawie w dniach 8. i 11. września, postanowił wydział L. K. C. wezwać członków, by się przyczynili do tej nagrody wkładką 25 ct. od osoby.

Składkę przyjmuje Redakcya „Koła" jakoteż skarbnik L. K. C

Karty miesięczne, upoważniające do używania toru, nabywać można u skarbnika klubu p. Eydziatowicza, za opłatą złr. 3 za pierwszy, zaś złr. 2 za każdy miesiąc następny.

Należytość za karty sezonowe na wszystkie dni wyścigów, wynosi nadal złr. 8. Karty sezonowe są dla właściciela zarazem biletem wolnego wstępu na tor, wyłącznie jednak w charakterze widza.

Skarbnik klubu przypomina się z prośbą o uregulowanie zaległych wkładek.

Dla wygody PT. Panów członków klubu i oszczędzenia im zachodu wysełki pieniędzy, będzie się zgłaszał po wkładki z księgą sznurową kursor klubu, który na żądanie wylegitymuje się stosownem poświadczeniem skarbnika klubu.

Oddział Kolarzy Lwowskich.

Przewodniczący: dr. Teofil Stachiewicz, pl. Maryacki l. 8.

Zastępca przewodniczącego. dr. Teodor Bałłaban ul. Wałowa l. 7.

Sekretarz: Stanisław Sąsiada, ul. Dominikańska l. 7.

Na Walnem Zgromadzeniu Członków oddziału kolarzy Sokoła lwowskiego dnia 8. czerwca 1898 r. wybrany zarząd, ukonstytuował się na swem zebraniu dnia 14. czerwca 1898 r. w sposób następujący:

Przewodniczący Dr. Teofil Stachiewicz, plac Maryacki l. 8. Zastępca przewodniczącego: Dr. Teodor Bałłaban, ul. Wałowa l. 7. Sekretarz: Stanisław Sąsiada, ul. Dominikańska l. 7. Zastępca sekretarza i korespondent dla „Koła" Gustaw Podwyszyński, Skarbnik: Albin Todtschindler, Członkowie Zarządu: Jan Zeitleben, Gustaw Neusser i Edward Kukawski.

Czołem!

Sąsiada sekretarz, *Dr. Stachiewicz* prezes oddziału.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców
we Lwowie.

Przewodniczący:
Konrad Łoziński
ul. Poniatowskiego

Sekretarz:
Tadeusz Gustowicz
ul. Akademicka 11.

Skarbnik:
Artur Friedrich
Friedrichów 4.

Konsul na Kraków:
Z. Ziembicki
Krupnicza 21.

Sekretaryat
ul. Friedrichów 4.
I. p.

Wszelkie ogłoszenia kierownika szkoły treningu jak również zawiadomienia o wycieczkach i wyścigach umieszczane będą w magazynie sportowym pana M. Gustowicza i Spki ul. Akademicka l. 3.

Dalsze zgłoszenia do szkoły treningu przyjmuje sekretarz Towarzystwa lub można takowe nadsełać pocztą do sekretaryatu.

Prenumerowany dla członków egzemplarz warsz. „Sportu“, znajduje się w kawiarni Wgo Schneidra.

Członkowie, którzy pragną prenumerować „Koło“, mogą takowe otrzymywać przez rok cały za 1 złr. (resztę należytości za prenumeratę pokrywa Towarzystwo) — Abonament (1 złr.) przyjmuje kursor Towarzystwa.

„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów“
w Krakowie.

Sekretaryat: Krupnicza 21.

Oddział kolarski „Sokoła“ w Krakowie.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Br. Edward Lipowski, ul. Karmelicka 44.
Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.
Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.
Skarbnik: Michał Markowicz Kasa Oszczędności m. Krakowa.

„Majówka urządzona przez K. K. C. z 1892 r. w lasach Niepołomickich dla członków klubu i zaproszonych gości powiodła się znakomicie pod względem sportowym. Mimo drogi oślizłej skutkiem deszczu, który około godz. 2. po poł. spadł w Niepołomicach, biegi były licznie obsadzone, wyborne kierownictwo wyścigami, sprawowane przez kap jazdy p. Zdzisława Ritterschilda, porządek wzorowo utrzymany. Toteż zainteresowanie się wyścigami tak ze strony zaproszonych cyklistów, jak i inteligencyi niepołomickiej ze sfer cywilnych i wojskowych, która niemal w komplecie zaszczyciła majówkę swą obecnością, było wielkie. Startowano od strony Bochni na drodze wiodącej przez lasy Niepołomickie, meta była na wylocie pierwszego wyrąbu leśnego.

W I. biegu, na odległość 5 ciu klm. startowało 7. Pierwszy przybył do mety p. Konstanty Adamowicz (K. K. C. z 1892 r.) za nim o 6 sek. później p. Konrad Podczaski (K. K C. z 1892 r.) Trzecim był o 15 sek. później od pierwszego p Starobotowicz, gość z Tarnowa.

II bieg z wyrównaniem, na odległość 3 klm., zgromadził u startu 8. Zwyciężył Michał Zawada (pseud) z K. K. C z 1892., drugim był p. Konstanty Adamowicz, trzecim p. Konrad Podczaski.

III bieg, nadprogramowy, o nagrodę prezesowska, na odl. 1 klm. — u stardu 4. — W biegu tym zmierzyły się dwie siły wyścigowe: znany z lat poprzednich i sławą okryty p. Zdzisław Ritterschild i młody, rokujący świetne nadzieje p. Konstanty Adamowicz. W wspaniałym finichu wyprzedził p. Ritterschild p. Adamowicza o pół koła.

W IV biegu 1 klm. o tytuł króla majówki pierwszy przejechał taśmę p. Garbolewicz z krak. T. M. C., drugim był członek tegoż Tow. p. Lawner.

Ciekawym i nowym rodzajem zabawy sportowej było rzucanie z rowerów w biegu dzirytami do tarczy, przyczem nie obeszło się bez upadków i scen komicznych.

Zabawę sportową zakonczyła defilada cyklistów na rowerach przy dźwiękach muzyki wojskowej niepołomickiej, która przygrywała podczas całych wyścigów witając każdego zwycięzcę tuszem orkiestralnym.

Gromadzące się na nowo chmury i nadciągająca burza nie pozwoliły urzeczywistnić proponowanych zabaw towarzyskich z udziałem inteligencyi niepołomickiej. Powodzenie wyścigów przypisać należy w pierwszym rzędzie niestrudzonym zabiegom gospodarzy majówki pp. Wójcikiewicza i Brandysa oraz zawdzięczyć p. Komendantowi załogi wojskowej niepołomickiej, prezesowi tamt. kasyna obyw. p. Wład Wimmerowi, lustratorowi lasów p. Nawratilowi i p. Dr. Majewskiemu, którzy z wielką uprzejmością ofiarowali klubowi wszelkie ułatwienia.

Powrót do Krakowa wśród ulewnego deszczu, grzmotów, błyskawic, piorunów, błota i ciemności należał do ryzykownych przedsięwzięć sportowych, nie zbyt wprawdzie przyjemnych, lecz równie jak majówka niezapomnianych.

Michal Markowicz
za sekretarza K. K. C.

HUMORYSTYKA.

Nowoczesne troski rodzinne.

A: Pan masz pono liczną rodzinę...

B. (wzdychając): O tak! żebyś pan też wiedział, co to znaczy utrzymać w porządku trzynaście kół! Od mechanika prawie się nie wychodzi!



Od Redakcyi.

Zamknięcie nru. 10. względnie 25. każdego miesiaca. Korespodencye po tych terminach nadesłane mogą być jedynie wyjątkowo uwzględnione. Prosimy zapisywać tylko jednę stronę papieru.

Od Administracyi.

Z dniem dzisiejszym rozpoczynamy III kwartał, prosimy o wyrównanie zaległości i odnowienie przedpłaty na bieżący kwartał.

NADESŁANE.

— Rower angielski oryginalny „Singer“ silny — wybornie zachowany, sprzeda Karol Domiczek, Sykstuska 23.

Turystyczny Klub Cyklistów.



Stanisławów 1896.

Prezes:
Dr. Alfred Beill, aptekarz.
Sekretarz:
Mieczysław Beill, słuchacz praw.
Skarbnik:
Adolf Góraski, kupiec.
Kierownicy jazdy:
Edward Kolessa, kupiec.
Mieczysław Grodecki, ck. weterynarz powiatowy

„CYKLISTA“

urzędowy organ ogólnego czeskiego Związku kolarskiego, najstarsze słowiańskie pismo sportowe.

XIII. Rocznik.

Wychodzi co drugi piątek (26 nrów rocznie)

Roczna przedpłata złr. 3.50.

REDAKCYA I ADMINISTRACYA:

Praga, ul. Rycerska 1. 530/1



RADFAHR-HUMOR

i Radfahr-Chronik

kosztuje w Niemczech kwartalnie 2 M. 50 fen
W Austryi (ze stempl.) kwartalnie 1 złr. 75 ct.

Redakcya:

F. M. Rittinger i M. Kleinoscheg w Monachium.



C. KAHANE

we Lwowie, ul. Jagiellońska 11.

Skład i wyłączne zastępstwo znanych z dobroci kół Tow. akc. dla fabrykacyi kół „ATILLA“

przedtem E. KRETSCHMARA i Ski w Dreźnie

i wszelkich przyborów i dodatków do kół.

Szczególniej zwraca się uwagę na model „ATILLA“ 15 i 16 z patentowanem łożyskiem korbowem, patentowanemi tylnemi widłami i patentowanym regulatorem łańcucha.

Cenniki na żądanie za darmo i opłacone.

Największa we Lwowie i najlepiej urządzona szkoła jazdy pod kierunkiem fachowego nauczyciela.

Własny warsztat reparacyjny.

Columbia

Jak zawsze, tak i w tym roku stoją koła

COLUMBIA

na pierwszem miejscu

pomiędzy wszystkiemi innemi markami.

Fabryka ta wyrabia niezrównane koła bezłańcuchowe!

Lecz także koła łańcuchowe z tej fabryki są tak znakomite, iż lepszych nawet wyobrazić sobie nie można.

Udało się nam i w tym roku uzyskać wyłączne zastępstwo tej firmy i ofiarować sportsmenom prawdziwe ideały dla każdego kolarza.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę i Bukowinę amerykańskich rowerów

„Columbia“ i „Hartford“

z Pope Manufacturing Co. w Hartford

E. & J. STROMENGER we Lwowie

ul. Karola Ludwika l. 5.



F. LORD, Kraków.

Floryańska 55

jeneralny zastępca **austryackiej fabryki broni w Steyr** na zachodnią Galicyę poleca rowery z tejże fabryki marki

„Waffenrad“

po cenach fabrycznych, jak również wszelkie części składowe i przybory do rowerów **Warstat reparacyjny** pod kierownictwem fachowego mechanika na miejscu.

Cenniki na żadanie odwrotną pocztą bezpłatnie.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych

Lwów, ul. Systuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym** zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER“ oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.